



La nouvelle ID.3 ^{1,2}

International Media Drive

Juillet 2020

Remarque : le présent dossier de presse ainsi que les illustrations et les vidéos de l'ID.3 sont disponibles sur Internet à l'adresse <https://media.volkswagen.fr/>.

L'ensemble des informations sur les équipements sont valables pour le marché français.

1 = ID.3 Pro Performance, 150 kW / consommation électrique (cycle mixte) en kWh/100 km : 16,9 - 15,4 (WLTP) ; 15,4 - 14,5 (NEDC); émissions de CO₂ (cycle mixte) en g/km : 0

2 = ID.3 Pro S, 150 kW / consommation électrique (cycle mixte) en kWh/100 km : 17,7 - 15,9 (WLTP); 14,1 - 13,5 (NEDC); émissions de CO₂ (cycle mixte) en g/km : 0

Les véhicules de la marque Volkswagen sont continuellement améliorés et optimisés au cours de leur cycle de vie, y compris pendant la production en série, conformément aux exigences légales. Cela inclut des ajustements de composants ou de pièces, des mises à jour de logiciels, voire de nouvelles couleurs. Afin de rendre ces optimisations tangibles pour vous, l'ID.3, qui est utilisée pour l'International Media Drive, contient déjà des éléments qui seront inclus dans la production de série à l'automne de cette année.



Sommaire

La nouvelle ID.3

L'essentiel

Les nouveautés en bref	Page 4
Les points forts de l'ID.3	Page 6

Principaux aspects

Positionnement	Page 8
La pionnière d'une nouvelle ère	Page 8
Offre et design	Page 9
L'offre concernant la plateforme modulaire d'électrification	Page 9
Le design extérieur	Page 9
Le design lumineux	Page 10
L'aérodynamique	Page 11
Habitacle et équipements de confort	Page 12
L'espace disponible et le design intérieur	Page 12
Les modèles préconfigurés	Page 14
Les équipements	Page 14
Utilisation, connectivité et aides à la conduite	Page 16
Le concept d'utilisation	Page 16
Le système d'Infotainment et les services en ligne	Page 17
La nouvelle plateforme électronique	Page 18
Les aides à la conduite IQ.Drive	Page 19
Propulsion, châssis et sécurité	Page 21
Les moteurs électriques	Page 21
Le train roulant	Page 22



La sécurité passive	Page 23
Batterie et offres de recharge	Page 23
La batterie et la thermorégulation	Page 23
Les offres de recharge	Page 25
Durabilité	Page 26
Production neutre en carbone	Page 26
Le bilan carbone sur le cycle de vie	Page 27
Caractéristiques techniques	Page 29



L'essentiel

L'ID.3, pionnière d'une nouvelle ère de mobilité

- **Nouveauté intégrale de la technique et de l'offre.** L'ID.3 est le premier modèle basé sur la plateforme modulaire d'électrification (MEB) de Volkswagen.
- **Le style d'une nouvelle ère.** Le design extérieur de l'ID.3 se démarque par sa pureté et sa clarté, ainsi que par son caractère atemporel et emblématique.
- **Regard amical.** Les phares confèrent au modèle électrique compact un visage humain engageant.
- **Open Space.** Espace similaire à celui d'une voiture de catégorie moyenne : la plateforme MEB avec ses porte-à-faux courts et son empattement long constitue un saut quantitatif en termes d'habitabilité.
- **Utilisation simple.** La quasi-totalité des fonctions sont exécutées via des touches tactiles ou la commande vocale intelligente « Bonjour ID. ». La communication avec les personnes à bord est également visuelle grâce à l'ID. Light. Les éléments de l'affichage tête haute à réalité augmentée se confondent avec la réalité.
- **Équipements de A à Z.** Les options proposées vont de la pompe à chaleur à un large choix de jantes.
- **Communication intelligente.** Les équipements du système d'Infotainment et les services de We Connect ID. connectent l'ID.3 à son environnement. Cela rend la voiture et la navigation intelligentes et polyvalentes.
- **Perspectives d'avenir.** Les aides à la conduite permettent au conducteur de se sentir plus détendu, confiant et en sécurité.
- **Nouvelle plateforme logiciel.** L'ID.3 a été conçue selon une toute nouvelle architecture de serveur permettant au client d'effectuer les mises à jour de la voiture après l'achat.
- **Moteur électrique robuste.** Le moteur arrière de l'ID.3 est fourni, pour le lancement sur le marché, avec un niveau de puissance de 150 kW (204 ch). Une version de 107 kW (146 ch) est prévue ultérieurement.
- **Batteries sur mesure.** Des batteries au lithium-ion à la capacité énergétique nette de 58 kWh et de 77 kWh sont proposées pour

Contact presse

Communication Volkswagen Group /
Volkswagen
Leslie Peltier
Responsable Relations Presse
Tel: 01 49 38 88 80
leslie.peltier@volkswagen.fr

Communication Volkswagen
Audrey Vasseaux
Attachée de presse
Tel: 01 49 38 88 02
audrey.vasseaux@volkswagen.fr

Communication Volkswagen
Adrien Boutroue
Attaché de presse
Tel: 01 49 38 88 40
adrien.boutroue@volkswagen.fr



<https://media.volkswagen.fr/>



l'ID.3. L'autonomie (WLTP) atteint jusqu'à 549 km. Une batterie plus petite sera lancée sur le marché ultérieurement.

- **Comportement de conduite sportif.** Le concept technique garantit un centre de gravité bas et une répartition équilibrée des charges par essieu, pour une voiture maniable et agile.
 - **Sécurité optimale.** En cas de choc, le bac de batterie robuste et l'airbag central revêtent une fonction importante.
 - **Une recharge rapide pour un redémarrage dans les meilleurs délais.** La recharge de l'ID.3 en courant alternatif (AC) et en courant continu (DC) est rapidement effectuée. La version 77 kWh permet une recharge jusqu'à 125 kW de puissance, en seulement 30 minutes, pour une autonomie récupérée de 350 km (WLTP).
 - **Recharge facilitée.** We Charge permet aux clients de l'ID.3 d'accéder à l'écosystème de recharge de Volkswagen. Plus de 150 000 points de charge publics sont disponibles en Europe. Des conditions tarifaires attractives leur sont proposées au sein du réseau de recharge rapide IONITY.
 - **Neutralité carbone.** Une production neutre en carbone de l'ID.3 est assurée par l'usine de Zwickau. Sa neutralité carbone est en outre garantie par l'électricité verte de la marque Elli.
 - **33 milliards d'euros d'investissements d'ici 2024.** Volkswagen ambitionne de devenir le leader mondial du marché de la mobilité électrique. Le groupe prévoit de commercialiser jusqu'à 75 modèles entièrement électriques d'ici 2029.
-



Les points forts de l'ID.3

Wolfsburg, juillet 2020. Avec l'ID.3, Volkswagen inaugure un nouveau chapitre de l'histoire de la mobilité : elle sera, à l'avenir, électrique et durable. Le caractère du modèle compact est mis en évidence par le seul design : il allie fluidité et densité ; les projecteurs ressemblent à des yeux. Le faible coefficient de traînée de 0,27 contribue grandement à son importante autonomie.

Grande batterie et propulsion. Les technologies pionnières de la plateforme modulaire d'électrification (MEB), que l'ID.3 utilise comme premier modèle du groupe Volkswagen, sont dissimulées sous la carrosserie. La batterie haute tension est installée au plus bas du plancher du véhicule, assurant ainsi un centre de gravité au plus près du sol et une maniabilité accrue. Le moteur électrique entraîne les roues arrière, augmentant la puissance de propulsion. Lors de la décélération, il récupère l'énergie et l'injecte dans la batterie. L'aérodynamisme des roues, d'un diamètre de 18 à 20 pouces, est optimisé, et les pneus offrent une faible résistance au roulement.

L'habitacle est lui aussi révolutionnaire. L'ID.3 est dotée de porte-à-faux courts et d'un empattement très long, ce qui est également caractéristique des nouveaux modèles ID. Le résultat est révolutionnaire, dans la classe compacte, grâce au concept d'Open Space, l'habitacle devient spacieux et aéré. Le poste de conduite procure à la fois une impression de netteté et de densité. L'ID. Light sous le pare-brise permet une communication visuelle avec les passagers. L'ID.3 fonctionne en grande partie via le volant multifonction, l'écran tactile central de 10 pouces ou la commande vocale intelligente « Bonjour ID ».

Une plateforme électronique entièrement renouvelée. L'électronique de l'ID.3 a entièrement été repensée. Deux ordinateurs haute performance regroupent de nombreuses fonctions ; le logiciel a été conçu pour une flexibilité maximale, comme pour un serveur. L'importation de mises à jour et les futures améliorations fonctionnelles de la voiture, via le réseau mobile,



sont ainsi facilitées. Les services de We Connect ID. connectent la voiture au smartphone du propriétaire. Ils permettent de contrôler la recharge et la climatisation, fournissent des informations sur le trafic, et affichent les données relatives aux stations de recharge en direct sur la carte. App Connect (sur les modèles de série) permet le streaming multimédia via le smartphone.

Lancement avec deux versions de batterie. Le lancement sur le marché de l'ID.3 a lieu avec deux modèles, qui diffèrent par la batterie. L'ID.3 Pro Performance, proposée à partir de 37 990 euros (dans sa version Life), constitue la version polyvalente idéale pour une utilisation quotidienne et de loisir. Sa batterie offre 58 kWh de contenu énergétique net et jusqu'à 425 km (WLTP) d'autonomie. Le moteur électrique affiche une puissance de 150 kW (204 ch). Une version avec une puissance de 107 kW (146 ch) sera lancée ultérieurement. La capacité nette de la batterie de l'ID.3 Pro S est de 77 kWh, pour une autonomie jusqu'à 549 km (WLTP) et une puissance de 150 kW (204 ch). Son prix de base est de 48 990 euros (dans sa version Tour).

Cinq finitions. L'offre clairement structurée rend la configuration de l'ID.3 sur le site Internet de Volkswagen facile. Il suffit en effet de quelques clics pour choisir la voiture de ses rêves. Pour le lancement de l'ID.3, les modèles Pro Performance et Pro S sont proposés dans cinq versions préconfigurées avec les équipements les plus demandés. L'offre est ainsi rendue encore plus claire pour le client, et les voitures peuvent être fabriquées par l'usine de Zwickau et livrées dans de plus brefs délais.

Des équipements au caractère high-tech. Les équipements de l'ID.3 sont ceux des domaines suivants : Infotainment, confort, aides à la conduite et sport. Ils comprennent des fonctionnalités de haute technologie telles que l'affichage tête haute à réalité augmentée, avec une impression de projection des informations importantes, sur le pare-brise, en trois dimensions. L'assistant de conduite « Travel Assist » régule la distance par rapport au véhicule qui précède et maintient la voiture sur la voie. Les projecteurs matriciels à LED assurent un contrôle intelligent des feux de



route. Le déverrouillage des portes de l'ID.3 au moyen du verrouillage sans clé « Keyless Access Advanced » fait brièvement pivoter les projecteurs pour accueillir le conducteur.

Utilisation neutre en carbone. L'ensemble des modèles ID.3 peuvent être rechargés en courant alternatif (AC) et en courant continu (DC). Le chargement de l'ID.3 Pro S jusqu'à 125 kW de puissance a lieu en 30 minutes seulement, pour une autonomie de 350 km (WLTP). Le service de recharge We Charge permet un accès à plus de 150 000 points de charge en Europe. La possibilité est donnée au client de recharger confortablement son véhicule, dans son propre garage, au moyen de l'Elvi Charger, la borne de recharge connectée disponible en deux versions.

Principaux aspects

Intelligente, innovante et durable : avec l'ID.3, Volkswagen entre dans une nouvelle ère de mobilité

Positionnement.

Un nouveau chapitre dans l'histoire de Volkswagen. Le troisième chapitre majeur de l'histoire de Volkswagen commence par l'ID.3. Tout comme la première Coccinelle et la Golf I, la compacte tout électrique marque le début d'une époque : il s'agit de la première voiture électrique à la fois totalement adaptée à un usage quotidien et abordable pour des millions de clients.

La plateforme modulaire d'électrification (MEB) sur laquelle l'ID.3 est basée, l'ossature technologique de l'offensive électrique de Volkswagen, permettra la construction de nombreux autres modèles électriques. La MEB exploite pleinement les possibilités offertes par la propulsion 100 % électrique : elle permet un très grand habitacle, des performances de conduite élevées et une autonomie jusqu'à 549 km de l'ID.3 (en WLTP). La rapidité de recharge constitue l'autre atout pour les longs trajets.



Deux versions de modèle. L'ID.3 est lancée sur le marché dans deux versions, dans un premier temps, avec des batteries de tailles différentes. L'ID.3 Pro Performance est proposée à partir de 37 990 euros et l'ID.3 Pro S à partir de 48 990 euros. À cela s'ajoute la possibilité pour les clients, en France, de déduire le bonus écologique allant jusqu'à 7 000 euros. Les frais de fonctionnement sont par ailleurs nettement inférieurs à ceux d'une voiture conventionnelle.

L'offensive électrique de Volkswagen a commencé. La mobilité électrique est désormais synonyme d'intelligence, d'innovation et de durabilité, et la transformation du système de Volkswagen bat son plein : le groupe prévoit d'investir environ 33 milliards d'euros dans la mobilité électrique au cours des quatre prochaines années, dont 11 milliards pour sa marque la plus prestigieuse. L'objectif de Volkswagen, d'ici 2029, est de mettre jusqu'à 75 modèles 100 % électriques sur le marché et de vendre environ 26 millions de véhicules électriques. Tout un écosystème de mobilité électrique durable est en train d'émerger autour de ces voitures.

Offre et design

Nouveau design pour une nouvelle ère. Le caractère révolutionnaire de l'ID.3 apparaît clairement dès le premier coup d'œil. Son design extérieur, qui allie fluidité et densité, repose sur des proportions remarquables exemptes de tout élément de décoration inutile. L'ID.3, la voiture de la mobilité durable, n'en demeure pas moins une authentique Volkswagen.

Construite autour des passagers. Le design monobloc le montre clairement : l'ID.3 a été construite autour de ses passagers. Ses porte-à-faux sont inhabituellement courts, mais l'habitacle est très long grâce à des essieux très éloignés les uns des autres. Le modèle électrique compact est proposé avec un empattement de 2 765 millimètres quasiment identique à celui de la Passat. La batterie haute tension, sous forme de bloc plat, a été installée sous l'habitacle. Tous les autres composants techniques occupent



également un espace limité : le moteur est situé au niveau de l'essieu arrière, tandis que les composants tels que le radiateur et les éléments de climatisation se trouvent au niveau de la courte section de l'avant du véhicule.

Avant dépourvu de grille de calandre. L'avant, à lui seul, démontre le caractère et le concept technologique du modèle, avec un logo Volkswagen disposé au centre à l'avant du véhicule dépourvu de grille de calandre. Volkswagen opère, de la sorte, un retour aux sources : « Notre marque est venue au monde sans grille », explique Klaus Zyciora, responsable design du groupe et de la marque Volkswagen. L'air de refroidissement des unités motrices pénètre par une entrée au niveau du pare-chocs orné du motif en « nid d'abeilles » calqué sur la nature.

Comme des yeux humains. Les grands projecteurs, à l'avant, arborant une expression amicale comme les yeux d'un humain, constituent la caractéristique la plus remarquable. La technologie LED est de série, le pack de design comprenant quant à lui les projecteurs IQ. Light Matrix LED qui assurent un contrôle intelligent des feux de route. Leurs modules d'éclairage à pivotement électrique agissent comme des pupilles. Lorsque les phares sont activés, la bande lumineuse à l'avant est également éclairée. Les modules d'éclairage remplissent des fonctions de communication avant même le démarrage du véhicule : en oscillant, ils accueillent le conducteur avec un clin d'œil.

Grandes roues et habitacle lumineux. La vue latérale de l'ID.3 lui confère un caractère sportif et puissant. La grandeur des roues et la robustesse du montant C constituent des caractéristiques de design classiques de Volkswagen. Un flanc légèrement cintré se dessine sous la ligne d'épaule montante. Le pavillon en verre se termine vers le bas par un long spoiler. Le toit noir, qui se poursuit sur le capot sous forme de panneau, et les zones d'incrustation foncées dans la zone des jupes latérales confèrent à la silhouette une apparence plus basse.



Deux variantes de clignotant. Le hayon est également noir, sa vitre basse soulignant la largeur de l'ID.3. Tout l'arrière est intensivement modelé, un diffuseur permettant sa fermeture vers le bas. Les feux arrière sont également équipés de LED. En ce qui concerne le clignotant, la possibilité est offerte au client d'opter pour une fonction alternative et dynamique permettant un défilement de l'intérieur vers l'extérieur. Le feu-stop brille, en toutes circonstances, sous la forme singulière d'un « X ». Le déverrouillage et le verrouillage de la voiture déclenchent une animation lumineuse dynamique des feux arrière.

Six couleurs extérieures au programme. L'ID.3 est lancée avec six couleurs extérieures sur les marchés européens. Ces couleurs sont : Blanc Glacier métallisée, Turquoise Maui métallisée, Gris Manganèse métallisée, Gris Lunaire unie, Gris Argent métallisée et Bleu Denim métallisée. Sur le modèle de base, l'arche de toit, l'insert de seuil et les éléments de pare-chocs contrastent par leur couleur noire. Volkswagen propose deux packs de design extérieur, avec une ligne de toit en argent ou en cuivre chic. Les deux versions comprennent également des inserts de seuil, des éléments de pare-chocs Bleu Gris Tech, et des montants C ornés d'un motif en losange au style « nid d'abeilles ».

Coefficient de traînée de 0,27. L'aérodynamique constitue une caractéristique majeure, en matière d'autonomie, des voitures électriques : l'ID.3 excelle, dans ce domaine, avec un coefficient de traînée de 0,27. Celui-ci est essentiellement assuré par les montants A fortement inclinés, la ligne de toit fluide et les montants C rétractés du corps de la carrosserie. D'autres détails soigneusement étudiés contribuent également à ce niveau d'aérodynamique. Parmi ceux-ci, le volet de radiateur à commande électrique situé à l'avant du véhicule. Le volet s'ouvre uniquement lorsque de l'air de refroidissement est requis, sans quoi il reste fermé, de sorte que le vent souffle le plus légèrement possible sur le capot. Les jantes aux formes pleines ont également été conçues pour un écoulement à faible perte.



Les baguettes d'évacuation de l'eau des montants A et les rétroviseurs extérieurs disposés au niveau des hauts de porte profitent également à l'aérodynamique. Ces dispositifs, de même que la fenêtre avant standard en verre acoustique, permettent en outre de réduire le niveau de bruit à bord. Mais plusieurs composants jouent leur rôle y compris en cas de rupture de l'écoulement à l'arrière : le grand becquet arrière de pavillon, ses traverses, la forme des feux arrière et le diffuseur. Ce dernier ferme, à l'arrière, le vaste dessous de caisse presque entièrement plat de l'ID.3.

Habitacle et équipements de confort

Un espace comparable à celui d'une voiture de catégorie moyenne.

L'habitacle de l'ID.3 est un « Open Space » offrant un espace considérable et à l'atmosphère similaire à celle d'un salon. Le conducteur et les passagers sont assis à une hauteur appréciable, l'entrée est confortable et la vue panoramique. L'espace, sur le siège arrière, est le même que sur un modèle classique de catégorie moyenne. La capacité du coffre, de 385 litres de bagages, peut être augmentée à 1 267 litres (pour un chargement jusqu'au toit), en rabattant le dossier arrière en deux parties. L'ID.3 Pro S (77 kWh) a été conçue pour quatre personnes, contre cinq pour toutes les autres versions.

Aération et éclairage. Le design de l'habitacle, tout en sobriété et netteté, souligne la sensation d'espace et de légèreté. Le tableau de bord s'abaisse vers l'habitacle en plusieurs temps. Contrairement à un intérieur conventionnel, il n'est pas relié à la console centrale, un composant séparé situé entre les sièges avant. Dans son pack design « Plus », Volkswagen propose le grand toit panoramique de 130 centimètres de longueur et jusqu'à 111 centimètres de largeur permettant une pénétration exceptionnelle de la lumière. Un store électrique empêche toute surchauffe de l'habitacle.



Coloris discrets, complétés par le blanc et l'orange. Les coloris noirs ont été conservés pour l'intérieur de l'ensemble des versions de l'ID.3. Les sièges sont bicolores : le coussin de siège et la plus grande partie du dossier contrastent avec la zone des épaules et les bourrelets de siège.

Il existe plusieurs couleurs au choix pour les intérieurs Style et Style « Plus ». Le gris foncé crée une atmosphère de salon conviviale et lumineuse, tandis que l'orange Safran confère aux accoudoirs des portes et à la partie supérieure du tableau de bord des accents prononcés. Le blanc électrique est conservé pour l'habillage des écrans, le volant, la colonne de direction et les modules de commande des portes, conférant à l'habitacle de l'ID.3 un caractère puriste quasi futuriste.

Des intérieurs pour chacun des souhaits du client. Le client peut obtenir l'intérieur Style de son choix. La partie centrale des sièges est habillée de tissu Flow, les joues de polaire microfibre ArtVelours. Cet intérieur comprend les pédales en acier inoxydable au design Play & Pause, l'éclairage d'ambiance avec 30 couleurs et un volant chauffant.

Un intérieur de niveau supérieur, l'Intérieur Style « Plus » est également proposé. Dans cet intérieur, la commande électrique des sièges permet douze réglages différents, et la profondeur du siège peut aussi être réglée manuellement. Une colonne lombaire pneumatique avec fonction de massage est également présente. Les sièges intérieurs TopSport suivront peu après le lancement, avec la même technologie, de robustes renforts latéraux solides et des appuie-tête intégrés. La partie centrale des sièges sera ornée d'ArtVelours et des logos ID. soulignant la délicatesse des coutures décoratives. Tous les sièges conducteur et passager avant à réglages électriques ont reçu le label de protection dorsale (AGR). Les sièges de tous les niveaux de finition sont dotés d'accoudoirs intérieurs. Aucune matière animale n'est utilisée pour les garnitures.

Une fabrication et une livraison au client plus rapides. Pour le lancement de l'ID.3, Volkswagen propose les modèles ID.3 Pro et ID.3 Pro S préconfigurés



regroupant les packs d'options les plus demandés par les clients. L'offre en est rendue encore plus claire, et la fabrication et la livraison des véhicules par l'usine de Zwickau peuvent ainsi avoir lieu plus rapidement.

Les modèles préconfigurés de l'ID.3 Pro Performance. Quatre modèles préconfigurés de l'ID.3 Pro Performance avec batterie de 58 kWh sont mis sur le marché dans un premier temps. L'ID.3 Life avec le pack Confort et le pack Infotainment est proposée en entrée de gamme. L'ID.3 Business comprend également l'Intérieur Style, le pack Design et le pack Assistance. L'ID.3 Family est encore plus équipée, avec le pack Confort « Plus » et le pack Design « Plus ». Les packs Infotainment « Plus » et Assistance « Plus » sont également proposés avec l'ID.3 Tech.

Le modèle ID.3 Pro S préconfiguré. L'ID.3 Pro S avec la grande batterie de 77 kWh est proposée pour le lancement sur le marché en tant que modèle ID.3 Tour généreusement équipé. Il comprend l'Intérieur Style « Plus » et trois packs « Plus » : Confort, Infotainment et Assistance, auxquels s'ajoute le pack Design.

Une base généreuse. Volkswagen a doté son modèle ID.3 de généreux équipements de confort de série. En plus des fonctionnalités mentionnées ci-dessus, il comprend un éclairage ambiant avec dix couleurs et un régulateur de vitesse adaptatif. Le dispositif Air Care Climatronic, également de série, est couplé à un système de climatisation électrique fixe, que le client peut activer y compris en cas de recharge de la voiture hors secteur. En matière de sécurité passive, le modèle est doté du système d'appel d'urgence (e-call) et d'un airbag central, une innovation dans la gamme Volkswagen. Ce dispositif, en cas de collision latérale, est à même d'éviter le choc du conducteur et du passager avant l'un contre l'autre.

La fonction App Connect permet la diffusion multimédia via le smartphone. Les clients de l'ID.3 peuvent intégrer leurs téléphones portables au système d'Infotainment- Apple Car Play pour iOS, Android Auto pour Android et Mirror Link pour les appareils équipés de manière appropriée.



L'ID. Light. L'ID. Light, une fonctionnalité de série dont aucune voiture n'avait jamais été dotée auparavant consiste dans une aide intuitive à la conduite sous la forme d'une étroite bande lumineuse située sous le pare-brise. Une fois le conducteur entré dans le véhicule, elle lui signale que celui-ci est prêt pour la conduite. La lumière se déplace vers l'extrémité gauche ou droite de la bande en fonction de la direction dans laquelle, selon l'itinéraire de navigation, l'ID.3 doit tourner. L'ID. Light avertit le conducteur par une lumière rouge intense, en cas de situation critique, qu'il doit freiner. Pendant le processus de recharge, une barre verte se remplit de gauche à droite, indiquant la progression de la charge de la batterie.

Les packs Confort et Confort « Plus ». Le pack Confort comprend une console centrale plus polyvalente encore, avec éclairage du compartiment du téléphone portable, volet occultant et deux prises de chargement USB-C à l'arrière. Les sièges conducteur et passager avant peuvent être chauffés, tout comme le volant en cuir. Les gicleurs des lave-glaces sont également dotés d'un chauffage. L'ensemble est complété par des capteurs de pluie et un éclairage ambiant avec projection du motif en nid d'abeilles au sol.

Le pack Confort « Plus » comprend également l'Air Care Climatronic deux zones. Autre fonctionnalité, le plancher de chargement peut être utilisé facilement dans le coffre à bagages. Il se ferme avec le rebord de chargement. De la place est disponible pour le câble de recharge, sous le plancher de chargement, ainsi que pour d'autres ustensiles.

Pompes à chaleur pour l'autonomie. Les cinq modèles préconfigurés avec lesquels l'ID.3 est mis sur le marché sont dotés d'une pompe à chaleur en option. Celle-ci, particulièrement efficace, contribue de manière significative à l'autonomie du véhicule par temps froid. Un attelage pour porte-vélos complète l'offre d'options.

Utilisation, connectivité et aides à la conduite



Utilisation simple. Le tableau de bord de l'ID.3 ne comporte aucun bouton ni commutateur physique, d'où son apparence minimaliste et ultramoderne. Le conducteur dispose de l'ID. Display, un écran compact de 5,3 pouces, qu'il commande via des zones tactiles au niveau du volant multifonction. Les informations les plus importantes, concernant la batterie et l'autonomie notamment, s'affichent dans trois modules. Via le sélecteur de vitesse situé à droite de l'écran, le conducteur actionne les modes de conduite et le frein de stationnement. Un panneau de commande à gauche du volant intègre les fonctions d'éclairage et de vision. Les projecteurs sont commandés automatiquement.

L'atout du tactile. Au centre du tableau de bord, légèrement incliné vers le conducteur, se trouve l'écran tactile de 10 pouces, de la taille d'une tablette. Le conducteur gère, via cet écran, l'ensemble des fonctions de téléphonie, de navigation, de divertissement, d'aides à la conduite et de configuration du véhicule. L'interface utilisateur et l'écran de démarrage peuvent être entièrement configurés selon ses souhaits. Sur la surface inclinée, sous l'écran, figurent des curseurs pour le volume et la température.

« Bonjour ID. ». Le modèle ID.3 comprend de série également la commande vocale naturelle « Bonjour ID. » (prononcé à l'anglaise [aie][di]). La voiture, qui obéit aux instructions données par le conducteur et les passagers via cette commande, comprend de nombreux termes du vocabulaire quotidien. Il suffit de formuler de simples demandes comme « Bonjour ID., j'ai froid » pour augmenter le chauffage ou « Bonjour ID., mettre France Info » pour en déclencher la diffusion.

L'affichage tête haute à réalité augmentée. L'affichage tête haute à réalité augmentée proposé en option (dans le pack Infotainment « Plus ») est une première mondiale pour l'ID.3. Cette fonction permet de projeter, sur le pare-brise, des informations importantes comme des flèches de navigation. L'affichage apparaît au conducteur, en trois dimensions, à une distance apparente comprise entre trois et dix mètres, s'intégrant parfaitement au monde extérieur réel. Si le régulateur de vitesse adaptatif (ACC) ou le Travel



Assist (en option) sont activés, une bande lumineuse apparaît à l'avant de l'ID.3 dans l'affichage tête haute à partir d'une certaine vitesse.

Les packs Infotainment et Infotainment « Plus ». Si le client commande le pack Infotainment, il bénéficiera du système d'Infotainment Discover Pro à la place de la radio de série. Celui-ci est géré via les commandes vocales et tactiles, et sa fonction de navigation comprend des modèles de nombreuses villes en 3D. L'interface téléphonique « Confort » constitue l'autre fonctionnalité du pack Infotainment. Elle permet de connecter le smartphone à l'antenne de la voiture et de le recharger, de manière inductive, s'il est adapté pour cela. Le protocole Voice-over-LTE garantit une connexion rapide et une haute qualité vocale. Avec le pack Infotainment « Plus », Volkswagen propose le pack son avec deux haut-parleurs supplémentaires, en plus de l'affichage tête haute à réalité augmentée.

Passerelle vers le réseau de téléphone mobile. Le système de navigation Discover Pro fonctionne avec l'unité de connectivité en ligne (OCU) standard et sa carte SIM électronique (eSIM) intégrée. Il prend en charge l'ensemble des tâches de connectivité, y compris le transfert de données rapide, à une vitesse avancée LTE.

We Connect ID. via l'OCU, l'ID.3 dispose également des services en ligne de We Connect ID. Ces services, parmi lesquels essentiellement les services de navigation et les services liés à l'utilisation du véhicule, doivent d'abord être activés en ligne par le client à l'aide de son Identifiant Volkswagen. Il pourra alors en disposer pendant trois ans. Les informations de trafic en ligne fournissent au conducteur des informations à jour concernant la situation sur l'itinéraire sélectionné et les dangers potentiels. La mise à jour de la cartographie en ligne permet de renouveler, régulièrement, les données disponibles dans la voiture. Des informations sont fournies en direct sur les points de recharge accessibles dans la région, ainsi que sur leurs capacités de charge, leurs tarifs et leur disponibilité. Le point de recharge choisi par le conducteur peut être entré comme destination dans le système de navigation.



Recharge et pré-conditionnement via le smartphone. Les services relatifs au véhicule de We Connect ID, qui équipent déjà la voiture avec la radio Ready 2 Discover incluent la recharge et la climatisation. Les clients de l'ID.3 peuvent commander les deux fonctions via l'application gratuite We Connect ID, sur leur smartphone et interroger celle-ci sur l'état de charge de la batterie et l'autonomie de la voiture.

Nouvelle plateforme électronique. Derrière la performance de la connectivité de l'ID.3 se cache un concept radicalement nouveau : la plateforme logiciel développée par Volkswagen, facile d'utilisation, flexible et rapide. Elle permet une communication similaire à celle d'un serveur fixe : elle ne fonctionne pas selon le principe d'une mémoire et d'applications isolées, mais a été conçue pour regrouper une multitude de services, simplifiant considérablement l'échange de données et de fonctions entre les systèmes connectés.

Cette flexibilité facilite l'intégration de nouveaux paquets de données dans le système. La priorité absolue est donnée à la sécurité et, notamment, à la protection contre d'éventuelles attaques externes : les nouveaux paquets de données sont soumis à un processus d'authentification hautement sécurisé. Les fonctions de conduite de base telles que la commande de la propulsion et du freinage restent sur leurs unités de commande séparées.

Nouvelle topologie matérielle. La plateforme logiciel repose sur une nouvelle topologie matérielle articulée autour de deux ordinateurs centraux haute performance dits « ICAS » (In Car Application Server). Ceux-ci assument partiellement de nombreuses tâches prises en charge, dans d'autres modèles Volkswagen, par des unités de commande séparées. L'un des deux ICAS combine les fonctions d'un grand nombre d'ordinateurs distincts, dont certaines aides à la conduite et des fonctions de confort, du déverrouillage des portes au réglage des sièges, en passant par l'éclairage. Le deuxième ordinateur central gère l'Infotainment et les écrans. Il est basé sur la plateforme modulaire d'Infotainment de troisième génération (MIB 3) disponible sur de nombreux modèles Volkswagen.



L'ID.3 ouvre de nouveaux horizons. Les clients de l'ID.3 bénéficient de la haute performance de la nouvelle plateforme électronique avec la mise à jour à distance en ligne, qui peut être utilisée pour le logiciel des unités de commande centrales, via le réseau mobile. De nombreuses fonctions sont encore optimisées grâce à cette plateforme. Les données enregistrées sont transférées pendant le déplacement et installées à la fin du trajet. Elles sont alors disponibles au démarrage suivant. De nouveaux services de streaming et des interfaces utilisateur supplémentaires pourront bientôt être importés dans la voiture, par voie aérienne, comme le client y est habitué à partir d'un smartphone. Volkswagen ouvre ainsi des horizons entièrement nouveaux.

Les aides à la conduite IQ. Drive. Les aides à la conduite dont l'ID.3 est équipée à sa sortie de la chaîne de montage sont appelées « IQ. Drive ». Les aides à la conduite, qui permettent une conduite plus détendue et plus sûre, visent à prévenir les accidents ou à réduire leurs conséquences. Entièrement équipée, la voiture est dotée d'un radar avant, d'une caméra avant, de deux radars arrière et de huit capteurs à ultrasons qui surveillent son environnement.

Les aides de série. Le régulateur de vitesse adaptatif permet au conducteur de l'ID.3 de bénéficier d'un confort de conduite optimal en adaptant la vitesse du véhicule en fonction du trafic. L'assistant de maintien de voie « Lane Assist » de série de l'ID.3 a pour fonction d'empêcher la voiture de franchir accidentellement une ligne sur la route. L'assistance au freinage d'urgence autonome « Front Assist » surveille la zone à l'avant de l'ID.3 au moyen de la caméra multifonction et, en cas de risque de collision avec d'autres usagers de la route, réagit au moyen d'avertissements et d'interventions de freinage. Le freinage d'urgence d'intersection « Turn Assist » surveille la voie opposée lorsque la voiture tourne à gauche, avertit le conducteur et freine, le cas échéant, en cas d'urgence. L'assistant d'évitement aide le conducteur à éviter les obstacles par des interventions de direction. Contre les accrochages, l'aide au stationnement acoustique



standard comporte également une fonction de manœuvre/freinage automatique.

L'Eco Assist de série est un système spécialement conçu pour la conduite électrique qui évalue les données de navigation et les panneaux de signalisation reconnus par la caméra. Si l'ID.3 s'approche d'un virage ou d'une intersection, par exemple, le système peut indiquer visuellement au conducteur quand il doit retirer le pied de la pédale droite. Cela permet une récupération optimale de l'énergie.

Les systèmes du pack Assistance. Le pack Assistance en option comprend une caméra de recul. Le système de protection actif des occupants ferme les vitres avant un accident imminent et serre les ceintures afin de les protéger au mieux. Un système d'alarme antivol et le système d'accès sans clé « KeyLess Access Advanced » complètent l'ensemble.

Les systèmes du pack Assistance « Plus ». Le pack Assistance « Plus » regroupe des systèmes issus du segment des voitures haut de gamme. Le plus important d'entre eux est l'assistant de conduite « Travel Assist » : il est un soutien important au conducteur pour l'accélération et le freinage (dans les limites du système), quelle que soit la vitesse, et l'aide également à garder l'ID.3 sur sa voie grâce à des interventions de direction. Il suffit au conducteur de toucher légèrement le volant capacitif du système pour déclencher le maintien de voie.

Le régulateur de distance ACC « Stop&Go » avec limiteur de vitesse intégré au Travel Assist régule la distance par rapport au véhicule qui précède en accélérant et en décélérant. Le système fonctionne, en combinaison avec l'Eco Assist, de manière encore plus préventive : par exemple, il réduit automatiquement la vitesse de l'ID.3 devant les panneaux indiquant une agglomération. L'ensemble des cinq modèles préconfigurés de l'ID.3 sont équipés de l'ACC « Stop&Go ».

L'arrêt contrôlé en cas d'urgence médicale « Emergency Assist », un autre système du pack Assistance « Plus », déclenche l'arrêt de la voiture si la



personne au volant en est incapable. Il la dirige, si possible, vers le bas-côté. L'assistant de changement de voie « Side Assist » surveille le trafic derrière l'ID.3 au moyen des radars arrière. Si le conducteur souhaite changer de voie, en cas de situation critique, le « Side Assist » l'en avertit.

Propulsion, train roulant et sécurité

Deux versions de modèle, deux niveaux de performance. Le lancement de l'ID.3 sur les marchés européens est opéré avec les versions de modèles ID.3 Pro Performance et ID.3 Pro S. Ces deux versions se distinguent par leur batterie : la capacité énergétique utile de l'ID.3 Pro Performance est de 58 kWh, ce qui lui confère jusqu'à 425 km d'autonomie avec une recharge complète (WLTP). La puissance du moteur électrique est de 150 kW (204 ch), pour un couple de 310 Nm. L'accélération de la voiture de 0 à 100 km/h a lieu en 7,3 secondes, et la consommation moyenne en NEDC est de 15,4 à 14,5 kWh aux 100 km. Une deuxième version de moteur de l'ID. Pro de 107 kW (146 ch) sera disponible ultérieurement.

L'ID.3 Pro S dispose d'une batterie d'une capacité énergétique de 77 kWh, pour une autonomie maximale impressionnante de 549 km (en WLTP) — suffisante même pour les longs itinéraires sur autoroute. Le moteur électrique délivre également 150 kW (204 ch) de puissance et 310 Nm de couple. Le passage de 0 à 100 km/h s'effectue en 7,9 secondes. L'ID.3 Pro S est proposée en NEDC pour une puissance de 14,1 à 13,5 kWh aux 100 km.

Moteur arrière et propulsion. Volkswagen revient également à ses racines avec le moteur : il est situé à l'arrière du véhicule et entraîne les roues arrière, comme la Coccinelle autrefois. Le moteur électrique de l'ID.3, dont la vitesse maximale est de 16 000 tr/min, situé à proximité du centre de la roue, au-dessus de l'essieu arrière, transmet son couple à une boîte monorapport avec différentiel. Le moteur est si silencieux que son bruit est à peine audible à l'extérieur de la voiture. Un son synthétique est ainsi émis



par un haut-parleur, jusqu'à une vitesse d'environ 30 km/h, afin d'avertir les passagers.

Rendement de moteur supérieur à 90 %. Le moteur synchrone à excitation permanente (PSM) de l'ID.3 offre de nombreux atouts, au premier rang desquels l'efficacité : son rendement est nettement supérieur à 90 % dans la plupart des situations de conduite. Volkswagen a mis au point, pour la production, une technologie innovante : des bobines moulées plates et emboîtables en cuivre permettant une production à grande échelle et l'économie d'espace dans le stator. Le moteur PSM de l'ID.3 est compact et relativement léger : le bloc moteur, boîte de vitesses et électronique de puissance comprises, pèse moins de 90 kg. L'électronique de puissance convertit le courant continu de la batterie en courant triphasé pour le moteur électrique, et effectue l'opération inverse lorsqu'il le récupère.

Récupération jusqu'à 0,3 g. Le conducteur utilise le sélecteur de vitesses pour décider si l'ID.3 doit récupérer de l'énergie lorsqu'il relâche la pédale d'accélérateur. Il navigue, dans ce cas, lorsque le rapport D (Drive) est engagé, dans la plupart des situations : le moteur électrique hors tension tourne librement. Au rapport B (Brake), le moteur électrique, opérant comme un générateur, réinjecte de l'électricité dans la batterie. Cela vaut également pour le freinage : jusqu'à environ 0,3 g, autrement dit dans la plupart des situations quotidiennes, le moteur électrique effectue, seul, la décélération. Les freins hydrauliques des roues sont activés, uniquement, à ce stade ; la transition est quasiment imperceptible.

Un centre de gravité au plus bas pour une tenue de route sportive. La propulsion et le design de l'ID.3 créent les meilleures conditions pour une conduite sportive : la grande batterie haute tension se situe entre les essieux au point le plus bas de la voiture ; la répartition du poids, sur tous les modèles, est très proche de la valeur idéale de 50:50. L'ID.3 repose sur un essieu avant McPherson et une structure élaborée à cinq bras à l'arrière. Malgré ses grandes roues et l'espace correspondant requis au niveau des passages de roues, le diamètre de braquage n'est que de 10,2 mètres.



Le pack Sport « Plus » Dans le pack Sport « Plus », les clients de l'ID.3 bénéficieront ultérieurement de la régulation des trains roulants (DCC) avec amortisseurs adaptatifs. La nature de ce dispositif dépendra du choix du client parmi les profils de conduite Eco, Confort et Individuel proposés. Le dispositif activé par le conducteur via le grand écran commandera le fonctionnement du moteur électrique, des amortisseurs et de la direction. Il rendra plus exceptionnelle encore l'association d'un confort de voyage optimal et d'une maniabilité maximale. Le pack Sport « Plus » inclut la direction progressive, qui fonctionnera toujours directement avec un angle de braquage du volant progressif.

Le conducteur pourra choisir de configurer l'ID.3 de manière à ce qu'elle négocie les virages de manière très rapide et stable et quasiment neutre — et ce par ailleurs grâce au gestionnaire de dynamique de conduite. Le fonctionnement du bouclage électronique XDS et des amortisseurs adaptatifs (en option) sont réglés par le dispositif DCC, dans toutes les situations, pour une dynamique latérale et une sécurité de conduite optimales.

Grandes roues, freins puissants. L'ID.3 Pro de série est dotée de roues en acier de 18 pouces. Le format des jantes en alliage, est également de 18 pouces (au design East Derry). Les jantes au design Andoya de 19 pouces (de série sur l'ID.3 Pro S) sont disponibles en deux coloris : argent ou cuivre. Des jantes au design Sanya de 20 pouces, à l'aérodynamique particulièrement performant, sont également proposées. Tous les pneus offrent une faible résistance au roulement. Ils sont fournis dans une largeur unique de 215 millimètres. Leur section diffère selon la taille de la roue.

Des freins puissants équipent le véhicule. Il est doté, à l'avant, de freins à disque d'un diamètre de 330 millimètres et, au niveau des roues arrière, de freins à tambour. Leur robustesse constitue leur principal atout : leurs coussinets ont été conçus pour toute la durée de vie de la voiture. Le problème de la corrosion ne se pose pas, bien que les freins arrière soient rarement utilisés dans la conduite quotidienne.



La sécurité rencontre la légèreté. Il n'est pas davantage question de compromis, pour l'ID.3, sur le plan de la sécurité passive. Le cadre périphérique robuste en profilés d'aluminium extrudé qui protège le système de batterie contre les dommages en cas de collision. L'alimentation de la batterie est coupée en cas d'accident grave.

Les bas de caisse sont dotés d'un noyau en profilés d'aluminium entourés d'aciers très haute résistance formés à chaud. Les éléments en acier, de la même classe de résistance, constituent également une composante majeure de l'habitacle ; ils composent 28% de la caisse en blanc. La rigidité du panneau extérieur des portes, dont le poids est réduit par une moindre épaisseur de paroi, est renforcée par un nouveau matériau. Le hayon est fabriqué dans un nouveau composite de plastique et d'acier.

Batterie et offre de recharge

Structure à colombages en aluminium. Le bac de batterie de l'ID.3 consiste en une structure légère en aluminium à colombages évolutive. Le bac est vissé à la carrosserie dont il renforce, ainsi, la rigidité. Ses compartiments accueillent les différents modules de batterie, chacun composé de 24 cellules à coque extérieure flexible.

Les systèmes de batteries fournis par l'usine Volkswagen de Braunschweig mesurent 14 cm de haut sur 145 cm de large. Leur longueur est de 144 cm pour l'ID.3 Pro Performance et de 182 cm pour l'ID.3 Pro S. Le modèle inférieur de batterie est doté de neuf modules, dans un bac à 10 compartiments. Son poids est de 376 kg. ; la grande batterie est composée de 12 modules, dans un bac à 12 compartiments. Son poids est de 495 kg.

Thermorégulation sophistiquée. Les modules de cellule sont refroidis par une plaque, via des canaux de liquide de refroidissement intégrés reliés à un circuit doté d'un compresseur de climatisation et d'un radiateur électrique. La thermorégulation vise à garantir le fonctionnement de la batterie, dans



toutes les situations, à des plages de températures optimales. Ce dispositif présente des avantages en matière de puissance de sortie, de rapidité de charge en courant continu et de durée de vie. Volkswagen garantit le maintien d'au moins 70 % de la capacité d'origine de la batterie au bout de huit ans de fonctionnement ou de 160 000 km. Un deuxième circuit de refroidissement sur l'ID.3, alimente le moteur électrique, le système d'électronique de puissance et le chargeur.

Écosystème de recharge. Volkswagen propose un écosystème complet, avec l'ID.3, notamment pour la recharge sous l'appellation « We Charge », pour une recharge confortable et durable des voitures électriques. La solution adéquate est ainsi adaptée pour chaque scénario de recharge, à domicile, pendant un déplacement et sur de longs trajets. Les utilisateurs peuvent ainsi accéder en toute facilité, via l'application We Connect ID., à l'écosystème de recharge.

Recharge chez soi. La possibilité est donnée aux propriétaires de l'ID.3, via la filiale Volkswagen Elli, de recharger leur véhicule, dans leur propre garage grâce à la nouvelle station de recharge domestique de Volkswagen, Elvi Charger. Celle-ci est disponible en deux versions offrant toutes jusqu'à 11 kW de puissance de recharge. Une batterie de véhicule vide peut ainsi être rechargée à 100 %, selon le modèle, en six à sept heures et demie environ. Le coût du modèle Elvi Charger Connect est actuellement de 1 599 euros, installation comprise. Les deux modèles Elvi Charger Connect et Elvi Charger Pro, intégralement connectés, peuvent être utilisés via l'application We Connect ID. sur smartphone.

Recharge pendant un déplacement. Les clients d'ID.3, aux points de charge publics, peuvent utiliser le câble de recharge 3 modes fourni avec le véhicule. We Charge leur permet d'accéder à l'un des principaux réseaux de recharge en Europe, qui comprend plus de 150 000 points de chargement publics. Ils y accèdent au moyen de la carte We Charge. Ils peuvent choisir entre trois niveaux de tarification en fonction de leur fréquence d'utilisation de leur ID.3.



Recharge sur l'autoroute. L'ID.3 de série est équipée d'une prise CCS (Combined Charging System), au moyen de laquelle le véhicule peut également être rechargé en courant continu (DC). Une puissance de recharge en DC jusqu'à 100 kW est possible avec l'ID.3 Pro Performance. La puissance de recharge, avec l'ID.3 Pro S, peut atteindre 125 kW. La charge de sa batterie peut être augmentée de 5 à 80 % en une demi-heure environ, soit suffisamment pour les 350 km suivants. Volkswagen participe au développement d'un réseau de recharge rapide, sur les autoroutes européennes, via la société IONITY, dans le cadre duquel la mise en place de 400 points de recharge est prévue. Une recharge à des conditions préférentielles peut être effectuée par les clients We Charge, avec IONITY, à partir de 30 centimes par minute.

Extension de l'infrastructure de recharge. Le groupe Volkswagen et ses partenaires commerciaux prévoient l'installation, d'ici 2025, d'environ 35 000 points de recharge en Europe, dont un grand nombre sera accessible au public. Des points de recharge rapide mobiles de Volkswagen Group Components peuvent en outre être mis en place pour répondre à des besoins à court terme, à l'occasion de grands événements par exemple. Ils peuvent être transformés en points de recharge fixes, s'ils sont reliés au réseau basse tension. Grâce à la technologie de recharge rapide, la recharge simultanée de deux voitures électriques, jusqu'à 150 kW de puissance, peut alors y être effectué.

Durabilité

Diminution du bilan carbone au bout de 100 000 km. L'empreinte carbone totale de la production de l'ID.3 est de 14 tonnes. Une meilleure empreinte carbone sera toutefois obtenue au bout d'environ 100 000 km, avec l'ID.3, si celle-ci est systématiquement rechargée en électricité neutre en CO₂, pendant toute sa durée d'utilisation, par rapport à un modèle comparable avec moteur à combustion. Ce calcul a été effectué, par Volkswagen, au



moyen d'une évaluation du cycle de vie (ECV). Chacune des quelque 4 000 pièces de la liste correspondante de l'ID.3 a été prise en compte dans l'évaluation. Celle-ci a concerné la totalité de la chaîne de production en amont, jusqu'au caoutchouc naturel utilisé pour les pneus et à l'extraction du minerai de fer requis pour la carrosserie.

Les mesures adoptées à Zwickau et par les fournisseurs de cellules ont permis de réduire la charge de 14 tonnes à 1,3 tonne. Un projet de protection de l'environnement d'envergure et de crédits carbone certifiés a par ailleurs été mis en œuvre, sur l'île indonésienne de Bornéo, par un partenaire spécialisé. Ce projet concerne notamment la protection de 149 800 hectares de sols tourbeux riches en carbone de la forêt tropicale de Katingan Mataya. Des projets similaires sont en cours en Asie et en Amérique du Sud.

Poursuite des mesures de sobriété pour l'avenir. Volkswagen poursuit ses efforts de réduction des émissions de CO₂ dans sa chaîne de valeur. L'utilisation de la batterie de l'ID.3, à la fin de sa durée de vie, peut être poursuivie en vertu de concepts de seconde vie. La batterie peut également être transformée en source de matières premières grâce au recyclage. Volkswagen est engagée dans la construction d'une unité pilote de production de cellules de batterie, en collaboration avec la société suédoise Northvolt, sur le site de Salzgitter en Allemagne.



Les données techniques de l'ID.3

	ID.3 Pro Performance	ID.3 Pro S
Puissance max.	150 kW / 204 ch	150 kW / 204 ch
Couple max.	310 Nm	310 Nm
Boîte de vitesses	Boîte monorapport	
Vmax	160 km/h	
0 – 100 km/h	7,3 s	7,9 s
Capacité énergétique net de la batterie	58 kWh	77 kWh
Autonomie (WLTP)	jusqu'à 425 km	jusqu'à 549 km
Longueur	4 261 mm	
Largeur	1 809 mm	
Hauteur	1 552 mm	
Empattement	2 765 mm	
Coefficient c _x	0,27	
Volume du coffre	385 l	